



UNIONTRASPORTI

Il sistema infrastrutturale del Nordest

Criticità, priorità e scenari

Contributo alla conferenza «Territorio e sviluppo: le infrastrutture per la competitività delle imprese»



UNIONCAMERE
VENETO

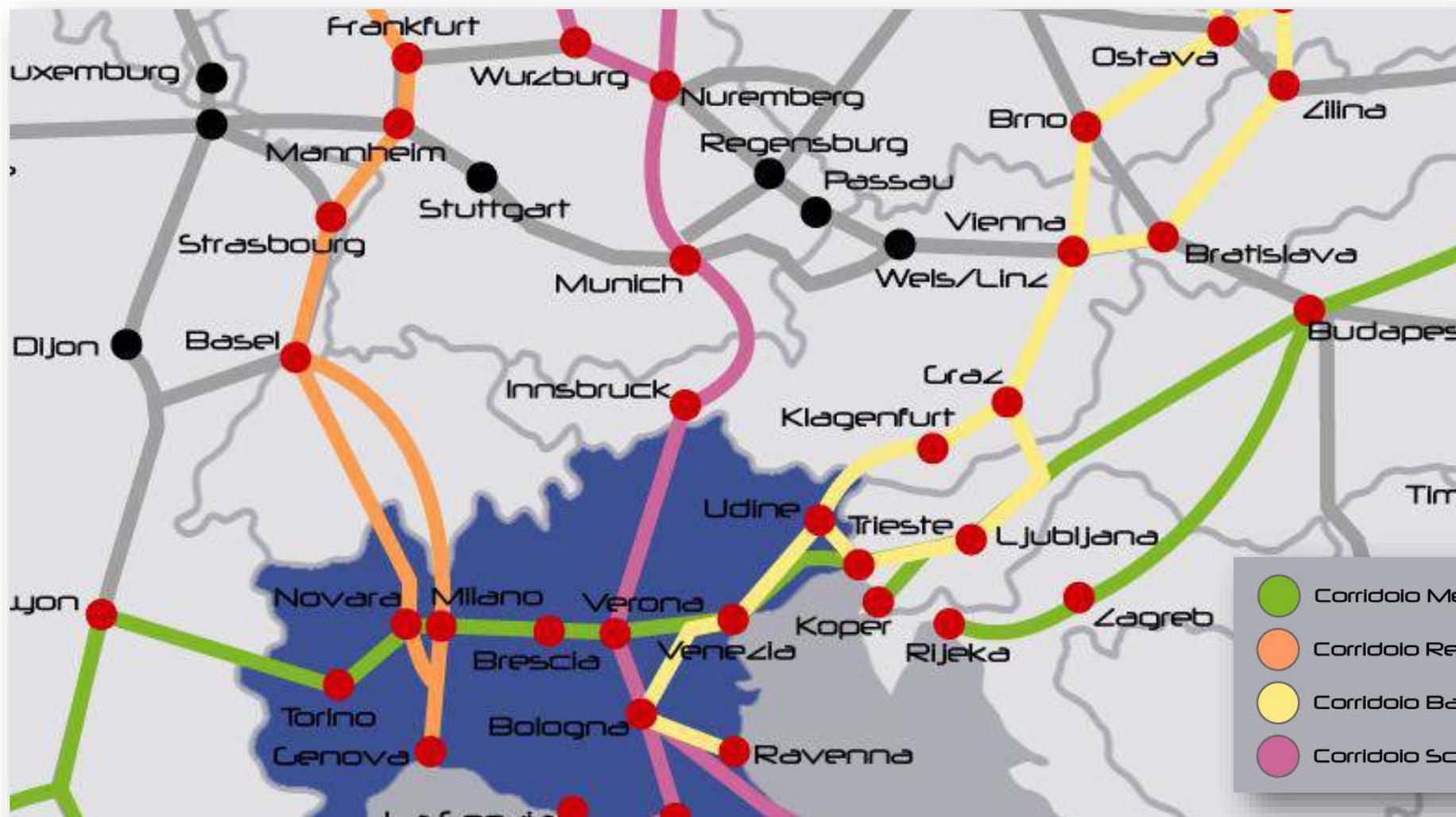
Padova, 16 maggio 2019

Il Nord Est tra infrastrutture e reti Ten-t

Il sistema produttivo e logistico del Nord Est italiano rappresenta un'eccellenza in termini sia di dotazione di infrastrutture e servizi logistici, sia di volumi di traffico. Il Nord Est è infatti tra le aree a più alta densità infrastrutturale d'Italia, con investimenti previsti e in essere di notevole entità in tutti i settori del trasporto e ottime connessioni ai mercati internazionali attraverso **tre corridoi delle reti TEN-T**:

- il **corridoio Baltico Adriatico**, che congiunge i porti Core di **Ravenna, Venezia e Trieste**, con il Baltico, passando, in particolare, per Vienna e Bratislava;
- il **corridoio Mediterraneo** che, in direzione trasversale, oltre ai porti marittimi, collega anche i porti Core fluviali di Mantova e Cremona e gli **interporti di Padova e Verona** con Milano da un lato, e Budapest, Lubiana e Zagabria dall'altro;
- il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo** che, passando per gli **interporti di Bologna e Verona**, da un lato conduce, tramite il **Brennero**, verso Innsbruck e la Baviera e, dall'altro, collega i maggiori centri dell'Italia centro-meridionale. Con il completamento del tunnel di base del Brennero questo Corridoio rappresenta una leva importante per la crescita dell'accessibilità dell'area ai mercati del centro Europa e il rafforzamento delle interazioni tra sistema interportuale del Nord Est e portualità del Northern Range europeo.

Il Nord Est tra infrastrutture e reti Ten-t



Il ruolo delle infrastrutture per lo sviluppo

Le infrastrutture (strade, ferrovie, aeroporti, porti) rappresentano storicamente un elemento fondamentale per lo **sviluppo economico dei territori e la competitività delle imprese** ivi localizzate. Una buona accessibilità a un'area può significare minore congestione, minori costi di trasporto, maggiore produttività, tutti elementi che incidono sulla capacità delle imprese nel competere sul mercato.

I territori hanno bisogno di un approccio nuovo, che ridisegni il ruolo delle infrastrutture come uno **strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci** e di connettere le aree dinamiche e propulsive del Paese, attraverso **interventi utili e proporzionati agli effettivi fabbisogni territoriali**. Le imprese hanno bisogno di un sistema infrastrutturale efficiente e competitivo, dove le merci possano transitare in maniera fluida e veloce, con la possibilità di scegliere la modalità di trasporto migliore.

Interscambio commerciale nazionale

Trasporto merci su strada, valori in tonnellate, anno 2017

Origine/Destinazione	Merci in partenza dal Trentino AA	Merci in arrivo in Trentino AA	Totale interscambio	Aliquota sul nazionale
Veneto	2.015.265	3.375.829	5.391.094	37,4%
Lombardia	2.499.893	2.135.096	4.634.989	32,1%
Emilia Romagna	858.310	817.763	1.676.073	11,6%
Toscana	241.828	477.194	719.022	5,0%
Piemonte	261.629	334.173	595.802	4,1%

Origine/Destinazione	Merci in partenza dal Friuli VG	Merci in arrivo in Friuli VG	Totale interscambio	Aliquota sul nazionale
Veneto	5.652.709	4.490.640	10.143.349	60,4%
Lombardia	1.288.070	150.640,2	2.794.472	16,6%
Emilia Romagna	667.564	80.5570	1.473.134	8,8%
Piemonte	298.803	194.298	493.101	2,9%
Trentino Alto Adige	235.726	180.735	416.461	2,5%

Origine/Destinazione	Merci in partenza dal Veneto	Merci in arrivo in Veneto	Totale interscambio	Aliquota sul nazionale
Lombardia	13.681.646	13.505.282	27.186.928	33,2%
Emilia Romagna	9.263.738	8.793.380	18.057.118	22,1%
Friuli Venezia Giulia	4.490.640	5.652.709	10.143.349	12,4%
Trentino Alto Adige	3.375.829	2.015.265	5.391.094	6,6%
Piemonte	2.699.547	2.530.539	5.230.086	6,4%

Origine/Destinazione	Merci in partenza dall'Emilia R.	Merci in arrivo in Emilia R.	Totale interscambio	Aliquota sul nazionale
Lombardia	16.090.430	14.894.749	30.985.179	35,7%
Veneto	8.793.380	9.263.738	18.057.118	20,8%
Toscana	3.688.576	3.725.029	7.413.605	8,5%
Piemonte	3.306.830	3.425.109	6.731.939	7,8%
Marche	2.516.412	2.227.593	4.744.005	5,5%

Se le infrastrutture devono soddisfare un fabbisogno di mobilità di persone e di merci, può essere utile capire meglio l'origine e la destinazione delle merci che interessano le regioni del Nord Est.

Su scala nazionale, le statistiche sull'intercambio tra regioni si limitano ai volumi di merce trasportate su strada.

I principali interscambi avvengono tra l'Emilia Romagna e la Lombardia (31 milioni di tonnellate), tra il Veneto e la Lombardia (27 milioni di tonnellate) e tra il Veneto e l'Emilia Romagna (18 milioni di tonnellate).

Il Veneto rappresenta il principale «partner» anche per il Friuli V.G. (oltre 10 milioni di tonnellate) e per il Trentino A.A. (5,4 milioni di tonnellate), mentre l'Emilia Romagna ha scambi commerciali importanti anche con Piemonte e Toscana.



Interscambio commerciale internazionale

Interscambio Partner UE, valori in migliaia di euro, anno 2018

Origine/Destinazione	Import Trentino Alto Adige	Export Trentino Alto Adige	Totale interscambio	Aliquota su UE 28
Germania	2.777.682	2.337.930	5.115.612	40,2%
Austria	1.244.954	722.179	1.967.133	15,5%
Francia	656.068	617.521	1.273.589	10,0%
Regno Unito	141.609	458.288	599.897	4,7%
Spagna	212.186	297.078	509.264	4,0%

Origine/Destinazione	Export Friuli Venezia Giulia	Import Friuli Venezia Giulia	Totale interscambio	Aliquota su UE 28
Germania	1.035.547	2.190.827	3.226.375	22,8%
Francia	365.411	1.270.580	1.635.991	11,6%
Austria	499.839	851.227	1.351.066	9,5%
Slovenia	414.064	541.024	955.088	6,7%
Regno Unito	136.553	723.005	859.558	6,1%

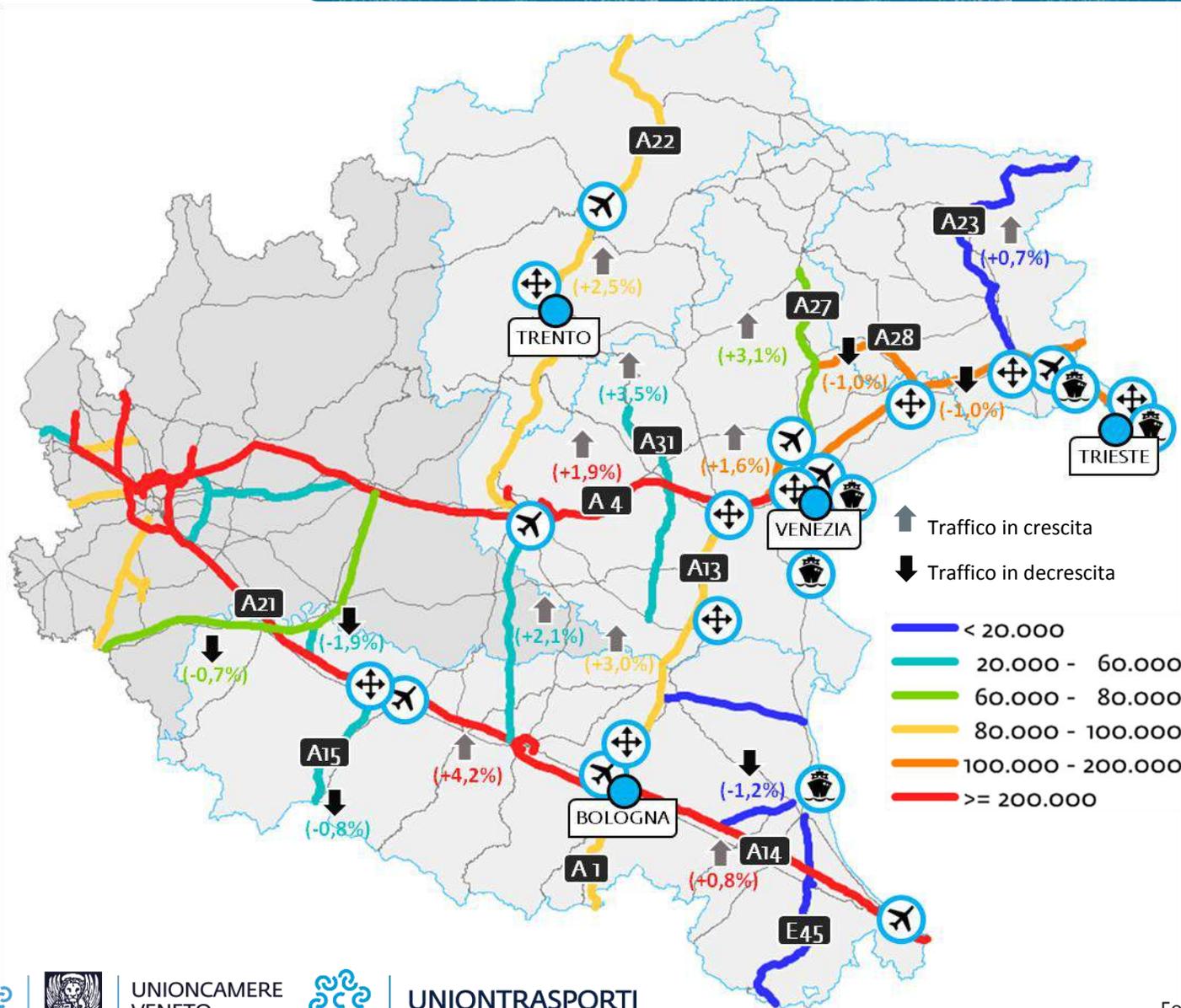
Origine/Destinazione	Import Veneto	Export Veneto	Totale interscambio	Aliquota su UE 28
Germania	11.479.850	8.259.628	19.739.479	28,0%
Francia	3.081.469	6.494.091	9.575.560	13,6%
Spagna	2.392.969	3.111.906	5.504.875	7,8%
Regno Unito	746.111	3.647.331	4.393.443	6,2%
Austria	1.855.927	1.971.083	3.827.010	5,4%

Origine/Destinazione	Export Emilia Romagna	Import Emilia Romagna	Totale interscambio	Aliquota su UE 28
Germania	6.174.470	7.985.793	14.160.263	23,1%
Francia	3.171.924	6.911.458	10.083.382	16,5%
Regno Unito	1.316.518	4.294.071	5.610.589	9,2%
Spagna	2.028.222	3.149.459	5.177.681	8,5%
Polonia	971.522	1.983.808	2.955.330	4,8%

A livello europeo, la **Germania** rappresenta il principale partner commerciale per tutte e 4 le regioni del Nord Est con oltre 42 miliardi di euro, con il Veneto in prima linea con **quasi 20 miliardi di euro** che valgono il 28% sull'intero interscambio con la UE28. Per l'Emilia Romagna, la Germania pesa il 23% (oltre 14 mld euro), mentre la **Francia** rappresenta il secondo partner per il Nord Est con 22,5 miliardi di euro di interscambio complessivo, realizzato in gran parte da Emilia Romagna e Veneto.

Il valore dell'interscambio commerciale con questi due paesi evidenzia l'importanza di completare alcune opere su due corridoi europei in particolare: la Galleria di Base del Brennero con le relative vie d'accesso (Scan.Med) e le Linee AV/AC Milano-Verona e Verona-Padova, auspicando chiaramente la realizzazione della Torino-Lione, opera fondamentale per lo sbocco verso ovest del Corridoio Mediterraneo.

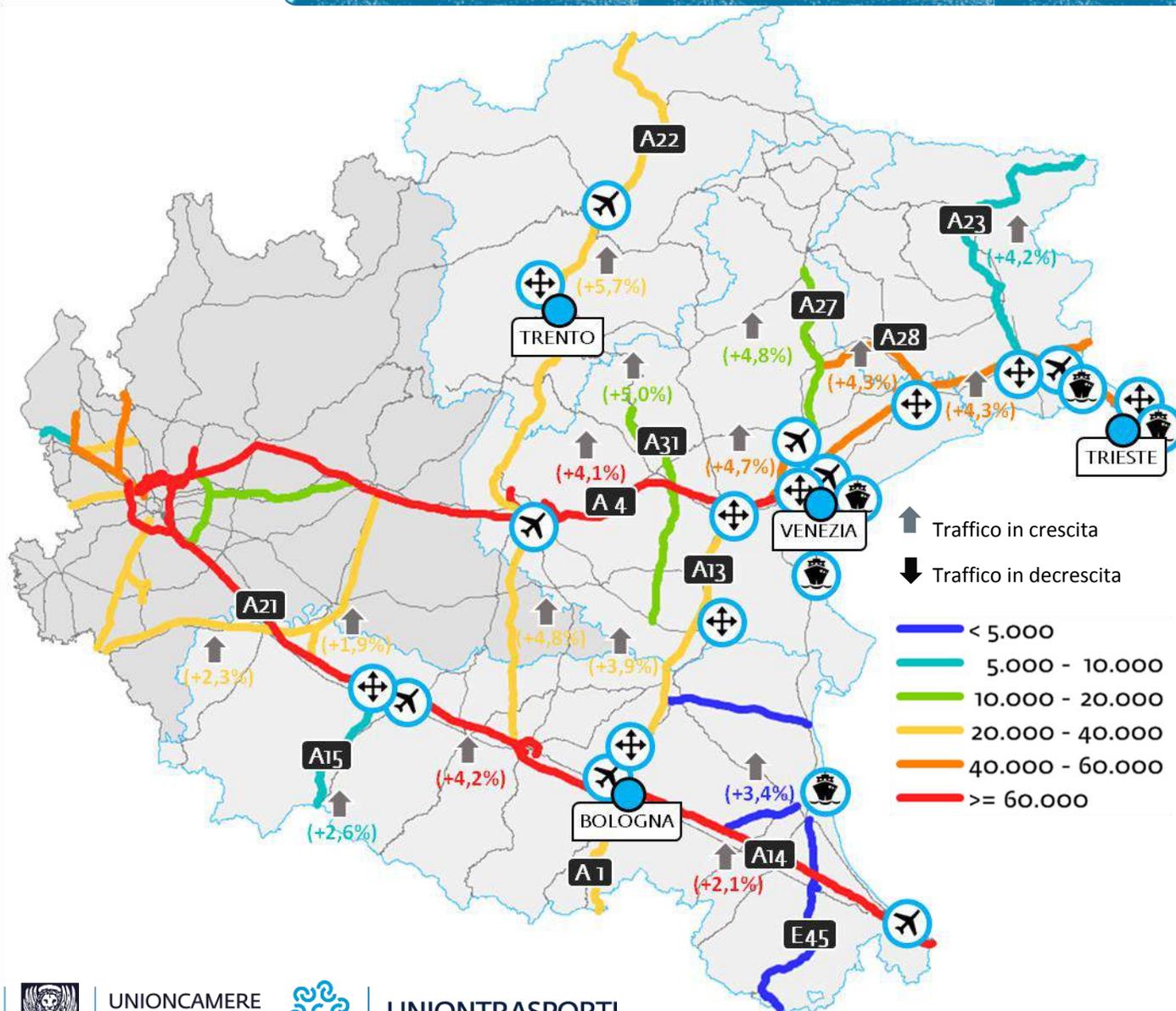
Veicoli Leggeri Effettivi Medi Giornalieri



Analizzando i traffici autostradali per i veicoli leggeri del primo semestre 2018, l'asse est-ovest della A4 e quello nord-sud della A1+A14 si confermano quelli più saturi con un TGM superiore ai 200.000 veicoli (218mila tra Bs e Pd e 225mila tra Bo e An), in crescita rispetto allo stesso periodo del 2017.

Traffici importanti si registrano sempre sulla A4 tra Padova e Trieste (140/150mila), sulla A13 tra Padova e Bologna (99mila) e sulla A22 tra Verona e Brennero (98mila).

Veicoli Pesanti Effettivi Medi Giornalieri



Se ci soffermiamo sui veicoli pesanti, la situazione non cambia molto, con la Milano-Bologna-Ancona e la Brescia-Padova che superano i 60mila veicoli.

A differenza del traffico leggero, quello pesante è cresciuto su tutte le arterie autostradali del nord est, con un picco di crescita sulla A22 del Brennero tra Verona e Brennero (+5,7%).

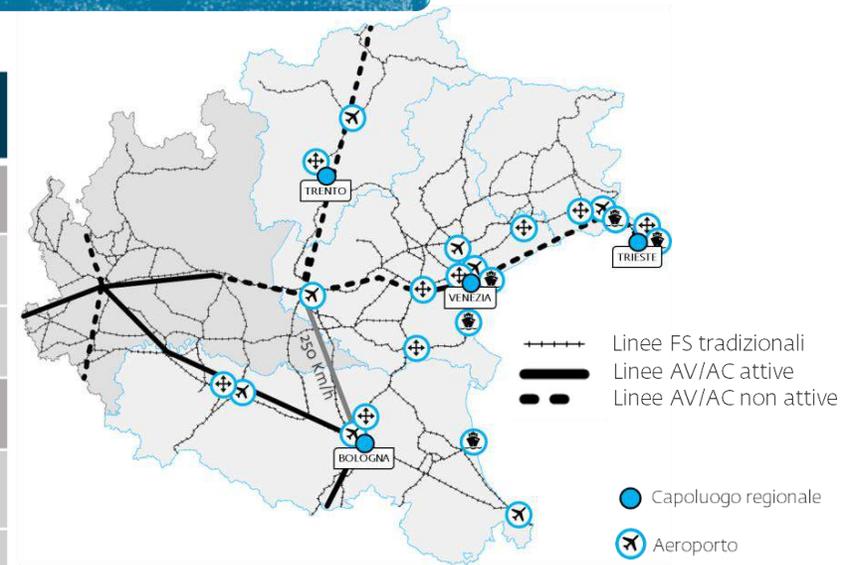
Il traffico pesante conferma gli assi che, in assenza di un'alternativa ferroviaria efficiente e performante, rischiano di raggiungere molto presto situazioni di saturazione infrastrutturale.

Dotazione stradale e ferroviaria



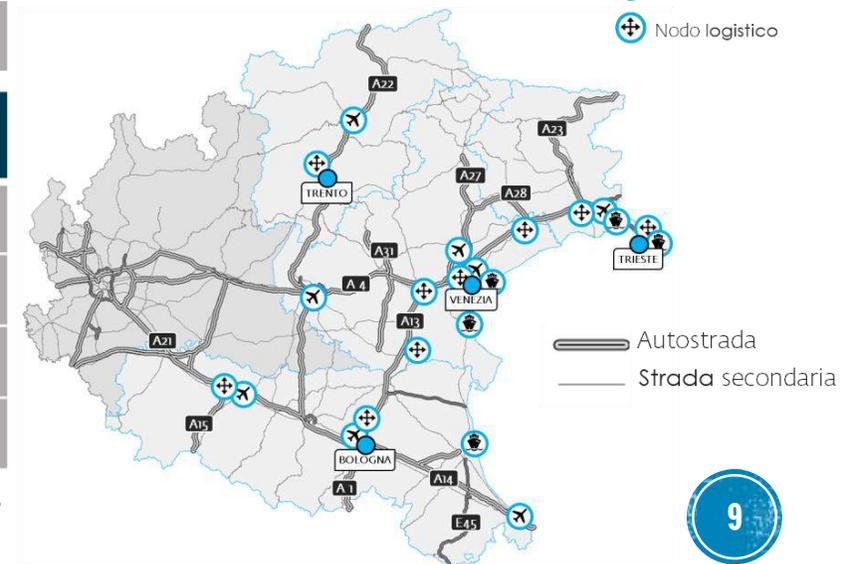
~5.200 Km

Estensione - % per regione	VENETO	TRENTINO ALTO ADIGE	FRIULI VENEZIA GIULIA	EMILIA ROMAGNA	NORD EST [Km]
Totale binari	(1.799) 34%	(550) 11%	(765) 15%	(2.119) 40%	5.233
Convenzionale	(1.770) 98,4%	(550) 100%	(765) 100%	(1.609) 75,9%	4.723 (90,3%)
Alta Velocità	(29) 1,6% ←	-	-	(510) 24,1%	510 (9,7%)
Totale Linee	(1.188) 36%	(356) 10%	(466) 14%	(1.315) 40%	3.325
Doppio binario	(612) 51,5% ←	(289) 54,2%	(299) 64,2%	(804) 61,1%	1.908 (57,4%)
Elettrificate	(782) 65,8% ←	(193) 81,2%	(382) 82,0%	(1.229) 93,5%	2.682 (80,7%)
N° stazioni FS	(161) 39%	(61) 12%	(51) 14%	(144) 35%	417



~29.500 Km

Estensione - % per regione	VENETO	TRENTINO ALTO ADIGE	FRIULI VENEZIA GIULIA	EMILIA ROMAGNA	NORD EST [Km]
Totale strade	(10.519) 35%	(4.796) 16%	(3.606) 13%	(10.698) 36%	29.619
Autostrade	(588) 5,6%	(212) 4,4%	(210) 5,8%	(572) 5,3%	1.583 (5%)
Strade ANAS	(732) 7,0%	-	(3.207) 88,9%	(1.151) 10,8%	5.075 (18%)
Altre Strade	(9.199) 87,4%	(4.584) 95,6%	(189) 5,3%	(8.975) 83,9%	22.805 (77%)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati RFI, AISCAT e ANAS

Le performance del sistema aeroportuale

REGIONE	AEROPORTO	Movimenti 2018 n° - var. % 2017		Passeggeri 2018 n° - var. % 2017		Cargo 2018 Ton - var. % 2017	
VENETO 3 aeroporti 65% pax 57% ton	Venezia	95.414	+3,4%	11.184.608	+7,8%	68.028,79	+11,8%
	Verona	32.647	+7,4%	3.459.807	+11,6%	3.943,42	-1,5%
	Treviso	22.911	+7,7%	3.308.955	+9,7%	-	-
FRIULI VENEZIA GIULIA	Trieste (Ronchi L.)	15.470	-0,8%	772.517	-1,1%	423,58	+36,5
TRENTINO ALTO ADIGE	Bolzano	12.457	+2,1%	18.492	+14,3%	-	-
EMILIA ROMAGNA 3 aeroporti 32% pax 42% ton	Bologna	71.503	-0,5%	8.506.658	+3,8%	52.681,20	-6,1%
	Parma	5.118	+1,1%	79.014	-51,1%	97,56	-60,9%
	Rimini	4.494	+11,5%	308.000	+0,8%	34,19	+756,2%
NORD EST	8 aeroporti	260.014	+2,9%	27.638.051	+6,5%	125.209	+3,0%

PASSEGGERI: 27,6 milioni di passeggeri nel 2018 con un +6,5% rispetto al 2017, superiore alla media nazionale di 5,9%. **Venezia** si posiziona al 4° posto nella classifica nazionale, dopo Roma (1°), Milano Malpensa (2°) e Bergamo (3°). Cresce a doppia cifra l'aeroporto di Verona.

CARGO: nonostante la leggera flessione nazionale (-0,5%), si registra un **+3% nel Nord Est**. **Venezia e Bologna** si posizionano rispettivamente al 4° e 5° posto nella classifica nazionale, per numero di tonnellate trasportate.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su Assaeroporti

Le performance del sistema portuale

REGIONE	PORTO	Tonnellate 2018 n° - var. % 2017		TEU 2018 n° - var. % 2017		Passeggeri 2018 n° - var. % 2017	
VENETO 2 porti 23% ton 40% TEU 93% pax	Venezia	26.495.278	+5,4%	632.250	+3,4%	1.787.848	+8,4%
	Chioggia	1.015.000	-11,0%	-	-	-	-
FRIULI VENEZIA GIULIA 2 porti 55% ton 46% TEU 6% pax	Trieste	62.676.502	+1,2%	725.426	+17,7%	111.539	-20,1%
	Monfalcone	4.537.278	-2,1%	1.088	+25,6%	148	-82,9%
EMILIA ROMAGNA 1 porto 22% ton 14% TEU 1% pax	Ravenna	26.684.341	+0,6%	216.320	-3,2%	19.320	-62,5%
NORD EST	5 porti	121.408.399	+1,7%	1.575.084	+8,5%	1.918.855	+4,2%

Trieste si conferma primo porto a livello nazionale, con circa **62,7 milioni di tonnellate di merci** movimentate, e secondo porto dell'alto Adriatico per movimentazione di container (725.426 TEU), dopo Koper (988.499 TEU).

Ravenna raggiunge quasi **26,7 milioni di tonnellate**, oltre il 42% sono rinfuse solide, grazie al traffico record di materie prime per la produzione di ceramiche nel distretto di Sassuolo.

Venezia registra la **migliore performance in termini di passeggeri trasportati** (circa 1,8 milioni), con una crescita dell'8,4% rispetto al 2017 (traghetti +4%, crociere +9%).

In calo, invece, le tonnellate di merce nei porti di Chioggia (-11%), soprattutto a causa dei persistenti problemi di accessibilità alle banchine portuali e di navigazione dei canali lagunari, e Monfalcone (-2,1%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assoporti

Le caratteristiche del sistema logistico

REGIONE	INTERPORTO	Superficie magazzini [% su tot Nord Est]	Operatori insediati [n°]	Lungh. max treno ricevibile [m]	Binari [n°]	TEN-T CORRIDOR	Dogana
VENETO 5 interporti 37% magazz. 48% operatori 54% binari	Interporto Padova	270.000	140	750	18	BA, M	✓
	Interporto di Portogruaro	33.000	48	478	6	BA, M	✓
	Interporto Quadrante Europa	400.000	130	600	18	SM, M	✓
	Interporto di Rovigo	41.000	30	500	6	M	✓
	Interporto di Venezia	70.097	12	300	2	BA, M	✓
FRIULI VENEZIA GIULIA	Interporto Cervignano del Friuli	24.000	6	450	8	BA, M	✓
	Interporto di Trieste (Ferneti)	33.000	30	450	6	M, BA	✓
TRENTINO ALTO ADIGE	Interporto di Trento	246.000	130	720	9	SM	✓
EMILIA ROMAGNA 2 interporti 50% magazz. 30% operatori 21% binari	Interporto Bologna	518.248	120	750	17	BA, M, SM	✓
	Interporto di Parma	574.000	103	350	3	M, SM	✓
NORD EST	10 interporti	2.209.345 mq	749	750	93	BA, M, SM	✓

L'interporto Quadrante Europa di Verona è il primo interporto in Europa per volumi di traffico merci. Nel 2018 il nodo logistico ha movimentato circa 8 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e quasi 22 milioni di tonnellate su gomma.

In termini di unità di carico prevale il traffico intermodale ferroviario, con oltre 427.000 UTI, grazie all'efficientamento nella gestione dell'attività di manovra ferroviaria di ultimo miglio e all'ampliamento del bacino di mercato verso l'Est Europa.

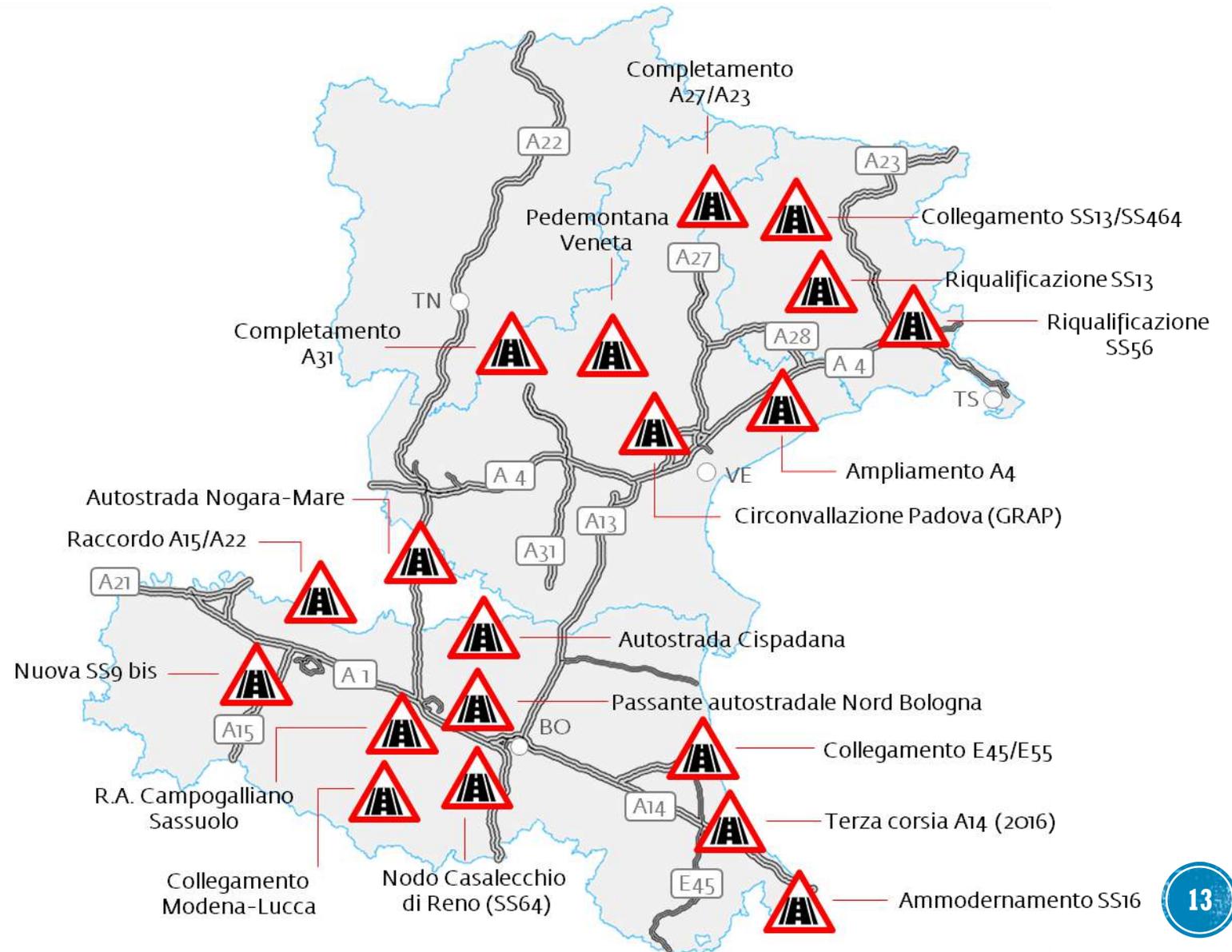
Le altre due importanti realtà interportuali del Nord est sono Padova e Bologna.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati raccolti dai siti web degli interporti

Le «vecchie» priorità per il mondo economico

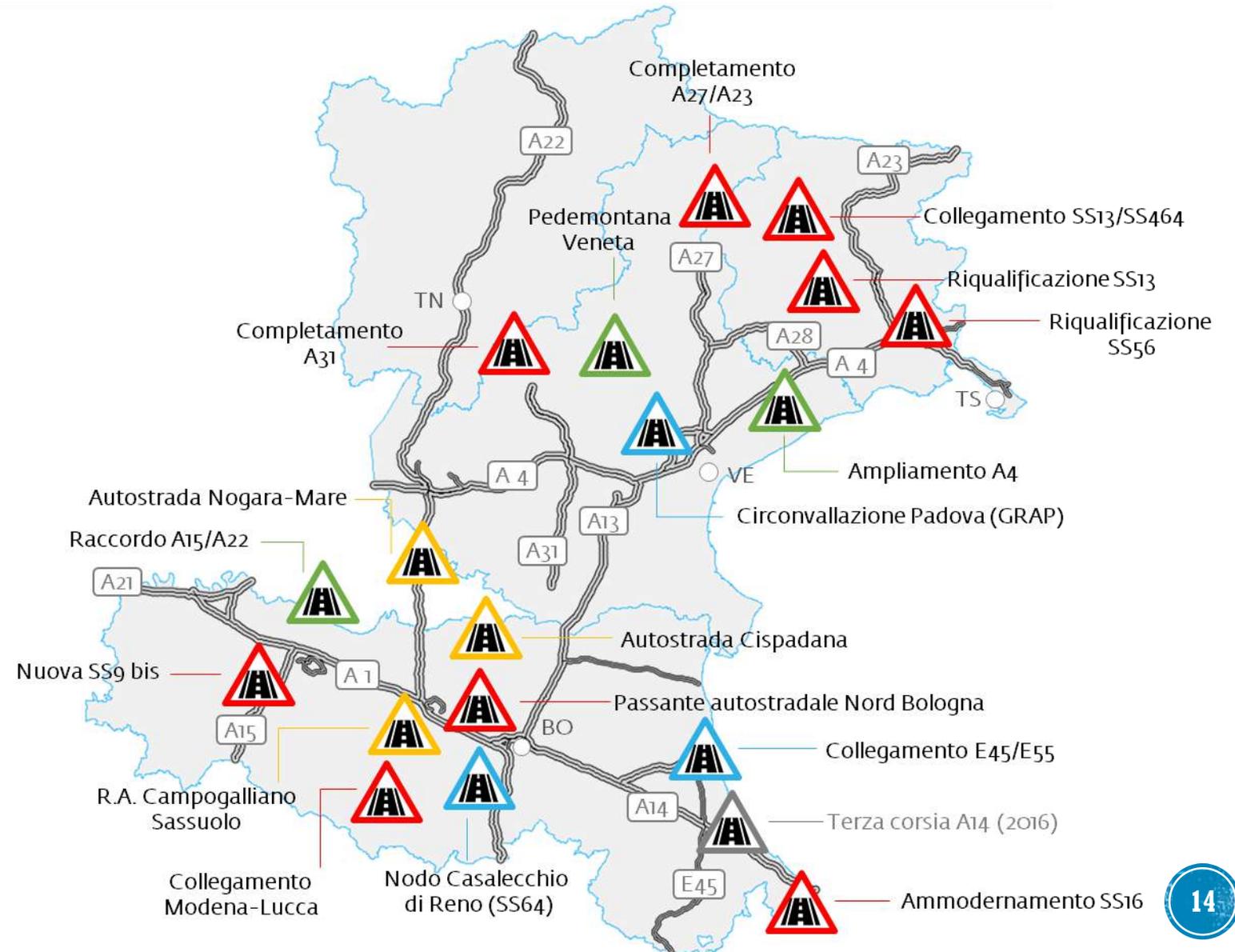
Nel 2011, Uniontrasporti ha realizzato un'indagine sull'intero territorio nazionale sentendo l'opinione di circa 800 consiglieri delle Camere di commercio.

Per le regioni del Nord est, i giudizi di «massima urgenza» e «assolutamente prioritaria» riguardavano 19 interventi stradali.



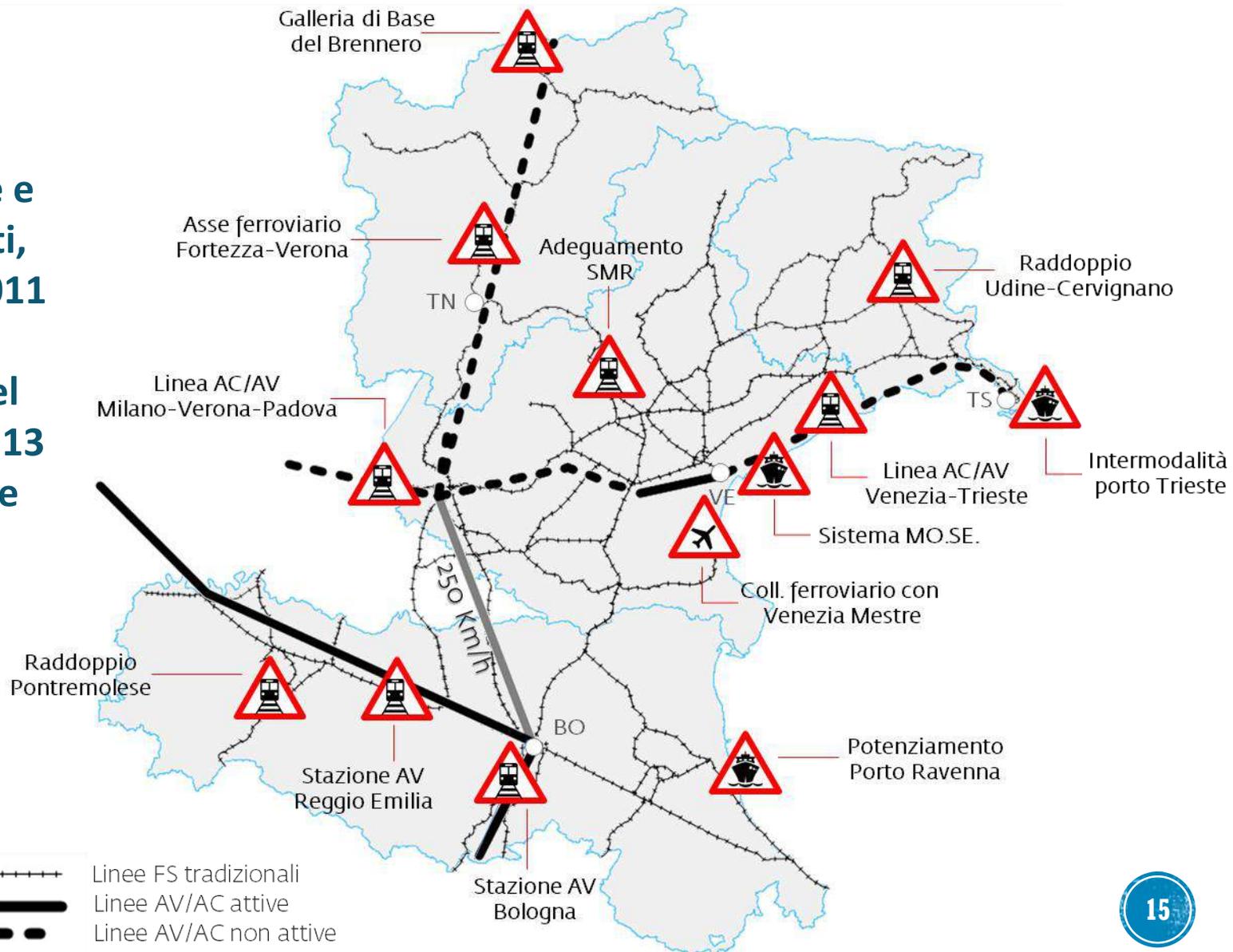
Dopo 8 anni, a che punto siamo?

Realizzazione terza corsia autostrada A14 Rimini Nord- Porto S.Elpidio	Lavori conclusi	2016
Realizzazione della Pedemontana Veneta	Lavori in corso	2020
Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino- Villesse- Sistiana	Lavori in corso	Oltre 2025
Raccordo autostadale della CISA A15 - Autostrada del Brennero A22	Misto (Lavori in corso/PD)	Oltre 2025
Itinerario Autostadale Medio Padano - Nuova Autostrada regionale Cispadana	Contratto stipulato	Oltre 2020
Bretella autostadale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse	Contratto stipulato	Oltre 2025
Realizzazione Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)- Mare Adriatico	Gara aggiudicata	n.d.
Riqualificazione della SS13 Pontebbana	Misto (PP/PF/PD)	n.d.
Nuova SS9 "Via Emilia" bis	PP/PF	n.d.
Ammodernamento SS16 - Tratto Rimini Nord- Misano Adriatico	PP/PF	Oltre 2025
Collegamento Sequals - Gemona SS13 - SS464	PP/PF	n.d.
Riqualificazione della SS 56	PP/PF	n.d.
A31 Valdastico Nord: tronco Trento - Piovene Rocchette	PP/PF	Oltre 2025
Passante autostadale nord Bologna	SdF	n.d.
Nuova tratta Modena- Lucca (A1-A22)	SdF	Oltre 2025
Completamento dell'Autostrada A27 Alemagna e collegamento con l'Autostrada A23	SdF	n.d.
Opere integrate al passante di Mestre - Circonvallazione orbitale di Padova (GRAP) e Asse intermodale Padova - Venezia	Selezione di proposte	n.d.
Realizzazione della variante al nodo ferroviario di Casalecchio di Reno SS 64 Porrettana	n.d.	Oltre 2025
Riqualificazione E45 Orte- Ravenna ed E55 Ravenna- Mestre (Nuova Romea)	n.d.	n.d.



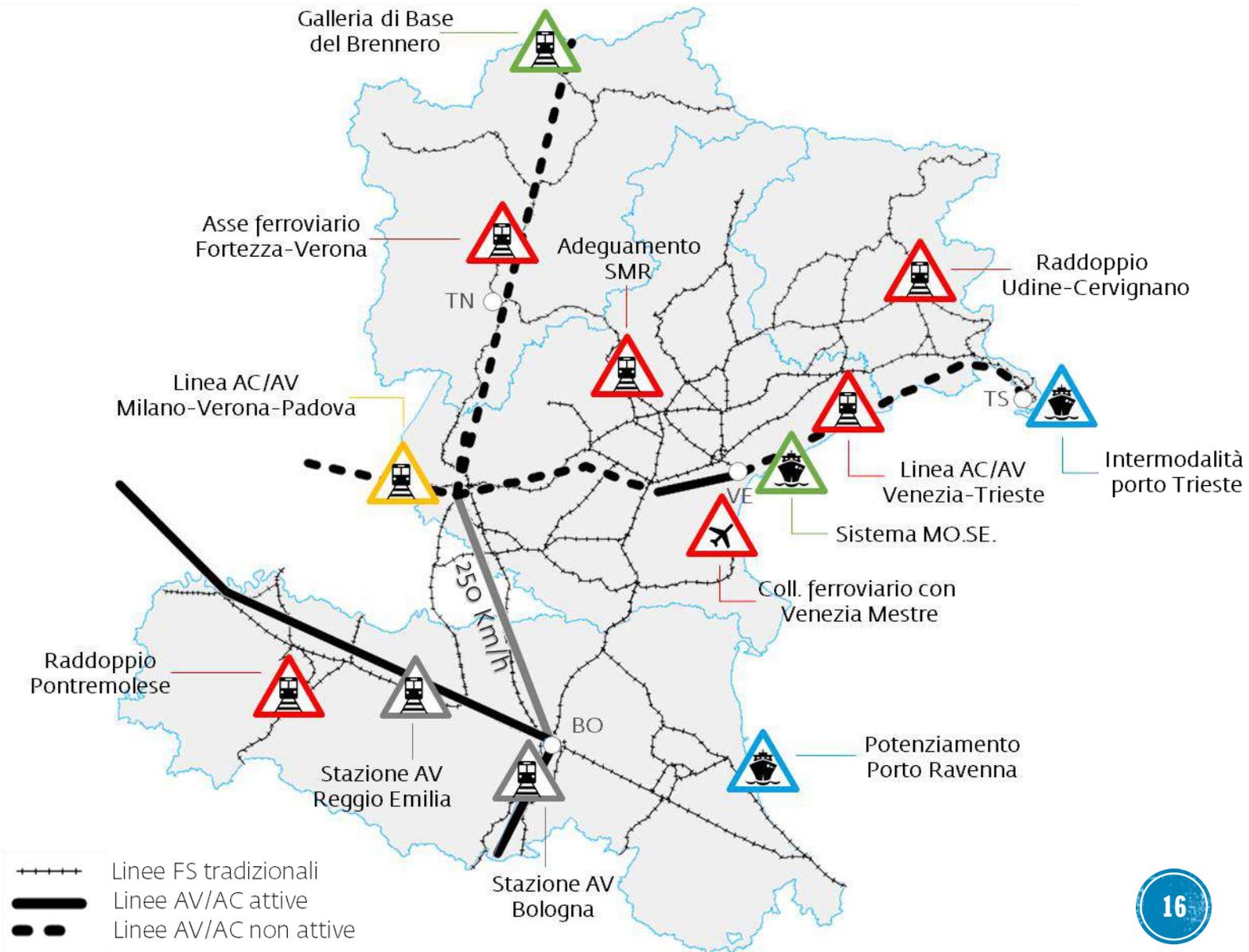
Le «vecchie» priorità per il mondo economico

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie e quelle di nodo (interporti, porti e aeroporti), nel 2011 gli amministratori delle Camere di commercio del Nord est ne giudicarono 13 assolutamente prioritarie

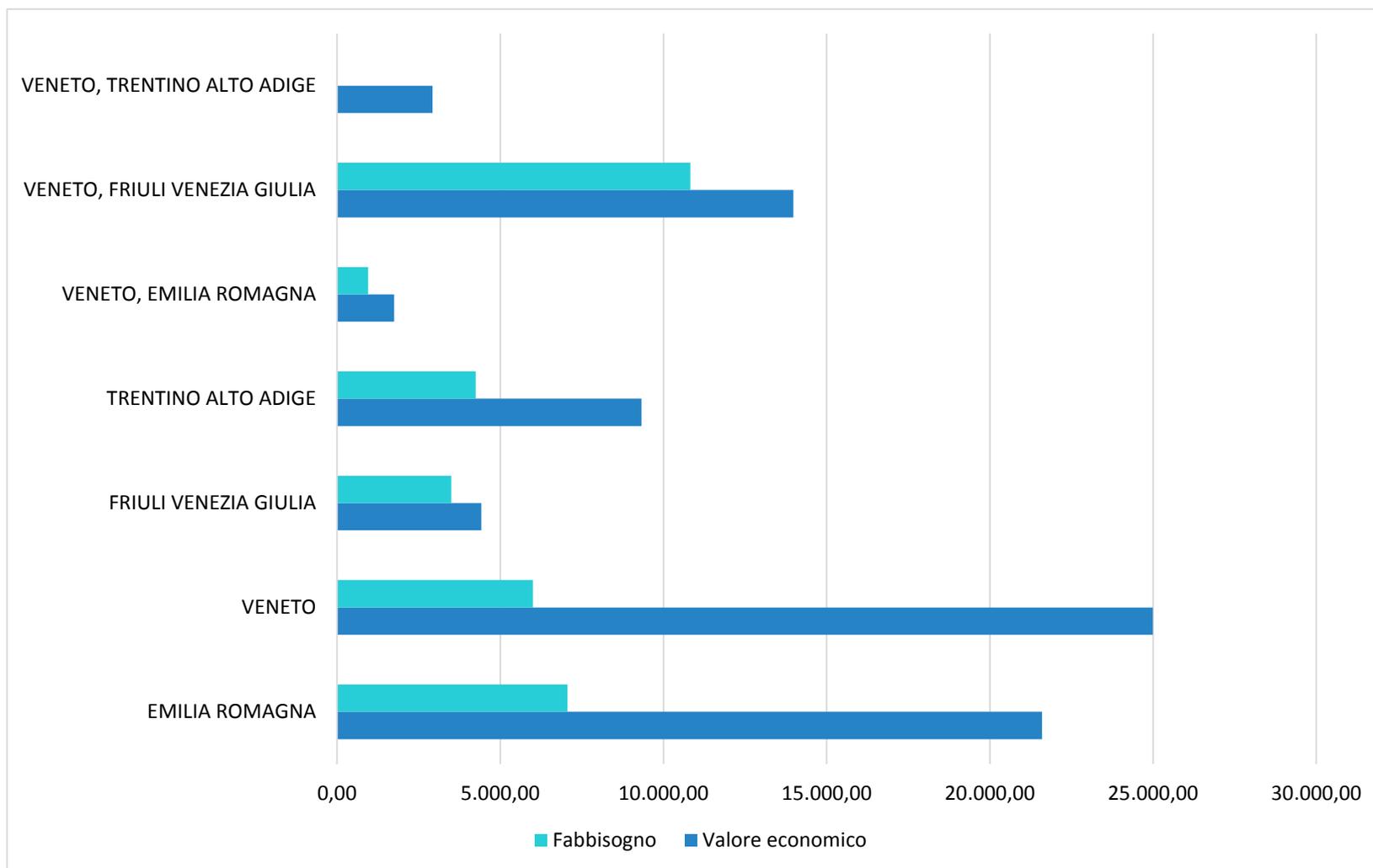


Dopo 8 anni, a che punto siamo?

Nuova stazione AV Bologna centrale	Lavori conclusi	2013
Realizzazione della stazione Mediopadana Alta Velocità a Reggio Emilia	Lavori conclusi	2013
Sistema MO.SE.	Lavori in corso	2020
Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona: galleria di base del Brennero	Lavori in corso	2027
Linea AV/AC Milano – Verona – Padova	Contratto stipulato	Oltre 2025
Linee accesso Brennero: Circonv. Trento e Rovereto	Misto (PP/PF/PD)	2026
Linee accesso Brennero: Fortezza - Ponte Gardena e circonv. Bolzano	Misto (PP/PF/PD)	2027
Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	Misto (PP/PF/PD)	Oltre 2025
Raddoppio Pontremolese: completamento	PP/PF	2028
Linee accesso Brennero: ingresso nodo Verona	PP/PF	2026
Collegamento ferroviario Venezia Mestre - aeroporto Marco Polo	PP/PF	n.d.
Linea AV/AC Venezia – Trieste	PP/PF	Oltre 2025
Collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste - Adeguamento AV linea Udine- Palmanova (raccordi) - Raddoppio Udine- Palmanova- Cervignano (Strassoldo)	SdF	n.d.
Hub portuale di Ravenna	n.d.	Oltre 2025
Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste	n.d.	Oltre 2020



Le infrastrutture strategiche e prioritarie

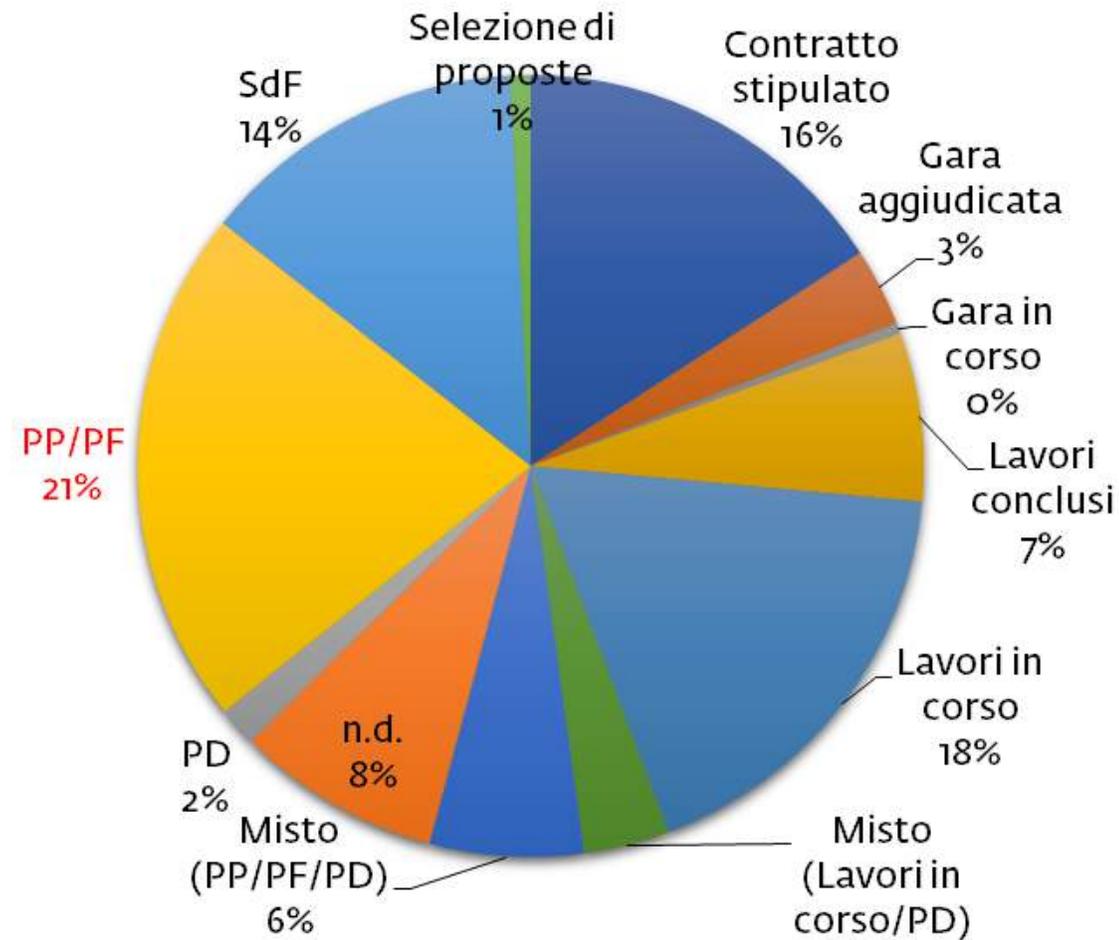
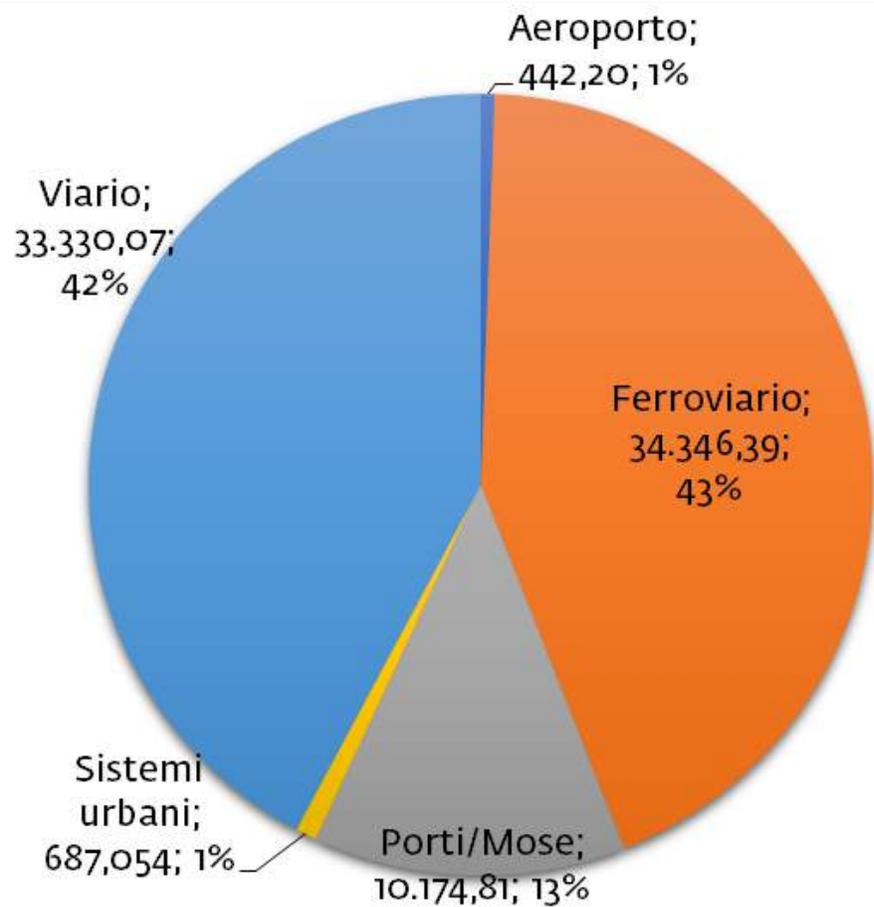


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS (al 31/5/2018)

Analizzando gli ultimi dati del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (**SILOS**) della Camera dei deputati emerge come nel Nord Est siano classificate **oltre 70 opere strategiche e prioritarie** per un valore complessivo di **79 miliardi di euro**.

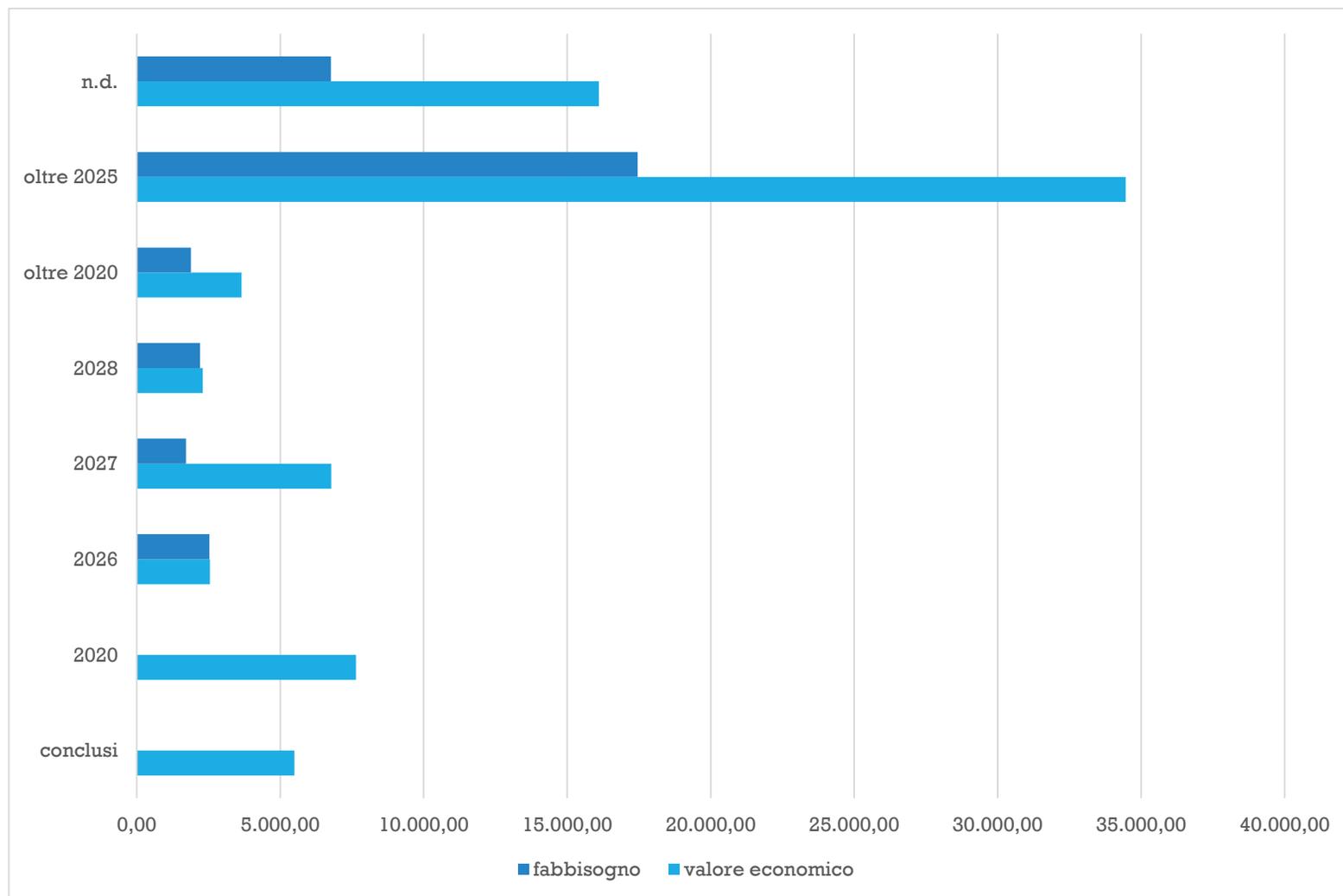
La ripartizione territoriale evidenzia la posizione baricentrica del **Veneto** che oltre a 25 miliardi di opere nei propri confini, è interessata da circa 18 miliardi di opere sovraregionali.

Le infrastrutture strategiche e prioritarie



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS (al 31/5/2018)

Le infrastrutture strategiche e prioritarie



Se ci soffermiamo sulle previsioni di fine lavori delle opere strategiche e prioritarie del Nord Est, il dato più significativo è che 24 opere (46 miliardi di euro) saranno completate ben oltre il 2025. Ne risultano solo 7 concluse e 2 in conclusione entro il 2020 (Mose e Pedemontana).

Il dato «n.d.» per ben 28 opere non fa ben sperare...

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS (al 31/5/2018)

Le infrastrutture strategiche e prioritarie

Le opere che riguardano il Veneto valgono complessivamente 43,6 miliardi di euro, con un fabbisogno finanziario del 40,7%.

Quasi 21 miliardi riguardano la ferrovia (18 per l'AV/AC), poco di 14 miliardi le infrastrutture viarie, il resto è ripartito tra Mose, portualità, intermodalità, accesso agli aeroporti e sistemi urbani.

Intervento	SILOS 31 maggio 2018				
	SAL	Ultimazione	Costi (Mln €)	Disp	Fabb
Sistema MO.SE.	Lavori in corso	2020	5.384,46	100%	-
Realizzazione della Pedemontana Veneta	Lavori in corso	2020	2.258,00	100%	-
Realizzazione Autostrada Medio Padana Veneta - Nogara (VR)- Mare Adriatico	Gara aggiudicata	n.d.	190.149	100%	-
Collegamento ferroviario Venezia Mestre - aeroporto Marco Polo	PP/PF	n.d.	772,00	2,1%	97,9%
Terminal ferroviario di Isola della Scala	Selezione di	n.d.	141,53	100%	-
Opere integrate al passante di Mestre - Circonvallazione orbitale di Padova (GRAP) e Asse intermodale Padova – Venezia	Selezione di proposte	n.d.	520,00	100%	-
Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Verona (linea Modena- Verona)	PP/PF	Oltre 2020	90,4	-	100%
Linea AV/AC Milano – Verona – Padova	Contratto stipulato	Oltre 2025	10.694,00	60,2%	39,8%
Servizio ferroviario metropolitano Regionale (SFMR) adeguamenti, interconnessioni e potenziamenti	Misto (PP/PF/PD)	Oltre 2025	339,89	53,5%	46,5%
Collegamento ferroviario Venezia centro - aeroporto Marco Polo	PD	Oltre 2025	425,00	100%	-
Hub Portuale di Venezia - Porto di altura ed allacci	SdF	Oltre 2025	2.467,00	70,2%	29,8%
Riqualficazione E45 Orte- Ravenna ed E55 Ravenna- Mestre (Nuova Romea)	n.d.	n.d.	1.345,97	41,4%	58,6%
Ammodernamento SS12 dell'Abetone e del Brennero	Misto (PP/PF/PD)	Oltre 2020	399,97	60,2%	39,8%
Velocizzazione linea storica Venezia - Trieste	SdF	n.d.	1.800,00	11,1%	88,9%
Completamento dell'Autostrada A27 Alemagna e collegamento con l'Autostrada A23	SdF	n.d.	3.000,00	40,0%	60,0%
Ampliamento autostrada A4 Quarto d'Altino- Villesse- Sstiana	Lavori in corso	Oltre 2025	1.730,04	100%	-
Linea AV/AC Venezia – Trieste	PP/PF	Oltre 2025	7.447,10	0,4%	99,6%
Potenziamento A22 tra Bolzano Sud e Verona Nord (A1)	SdF	n.d.	995,00	n.d.	n.d.
A31 Valdastico Nord: tronco Trento - Piovene Rocchette	PP/PF	Oltre 2025	1.923,39	100%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS (al 31/5/2018)



UNIONCAMERE
VENETO



UNIONTRASPORTI

Per concludere...



In una congiuntura complessa come quella che l'Italia e l'Europa stanno attraversando, **lo sviluppo infrastrutturale rappresenta una delle chiavi di volta per il rilancio dell'economia nazionale**. Il ruolo cruciale delle infrastrutture per la ripresa non è un tema nuovo e fa riferimento sia all'effetto di breve periodo che la realizzazione di investimenti consente di realizzare sul fronte **dell'occupazione, del reddito e della fiscalità**, sia, soprattutto, alla rilevanza che le infrastrutture stesse hanno per **lo sviluppo delle imprese e del Sistema Paese**.

Al contrario il blocco o anche il semplice ritardo nella realizzazione di infrastrutture strategiche non solo non produce benefici per il territorio nei termini appena descritti, ma può creare **ingenti danni economici e sociali ai territori interessati dall'infrastruttura, alle imprese di produzione ivi localizzate, piuttosto che all'intero sistema produttivo** che potrebbe essere più competitivo grazie alla presenza di quella determinata infrastruttura.

**Grazie per
l'attenzione...**



UNIONCAMERE
VENETO



UNIONTRASPORTI